N° 1

3 frs

La Revue
des Modèles Ferroviaires

La Revue des Amateurs
de Chemins de Fer Miniature

LOCO-REVUE

Paraît le 15 de chaque mois

1re Année

Mars 1937

Lisez les meilleurs Journaux Anglais pour les Amateurs des Chemins de Fer :

THE MODEL RAILWAY NEWS

Paraissant tous les mois

Le numéro : 3 fr. — Abonnement par an : 36 fr.

◆ ◆ ◆

THE MODEL ENGINEER

Hebdomadaire

Pour les Constructeurs de Machines à vapeur

Le numéro : 2 fr. — Abonnement par an : 115 fr.

◆ ◆ ◆

Un exemplaire de chaque journal sera envoyé gratuitement sur demande. — S'adresser :

PERCIVAL MARSHALL & Cie LTD. 13-16 Fisher Street, LONDRES W.C.I.

THE MODEL RAILROADER

La grande Revue Américaine de Modèles réduits de Chemins de Fer

Le MODEL RAILROADER est la plus intéressante des revues Américaines concernant les réseaux miniature. Editée mensuellement, elle publie de très intéressants articles concernant tout ce qui est relatif aux Chemins de Fer Américains et à la construction de modèles réduits.

Très abondamment illustrée, elle est susceptible de plaire à tous les amateurs

◆ ◆ ◆

Prix : 4 fr. 75 — Abonnement par an : 50 fr.

◆ ◆ ◆

S'adresser :

J. FOURNEREAU, 60, rue Alphonse-Pallu, LE VÉSINET (S.-et-O.)

LOCO-REVUE

60, RUE ALPHONSE-PALLU, 60 -- LE VÉSINET (S.-&-O.)

R. C. Versailles 36.105 Chèques Postaux : Paris **2081-39**

Parait le 15 de chaque mois — Le numéro : **3 frs**

ABONNEMENT : **Un an, 30 frs — Étranger, 35 frs**

1re ANNÉE MARS 1937 NUMÉRO 1

A NOS LECTEURS

Départ ! ! ! *Cliché Marescot.*

EST-IL vrai que vous attendiez depuis très longtemps déjà un magazine sur les modèles réduits de chemin de fer? On nous l'a assuré fort souvent et c'est cette raison qui nous a décidé à créer *LOCO-REVUE.*

Nos amis amateurs anglais, américains, etc., ont de nombreux magazines qui les guident et les conseillent. En France, cela n'existait pas encore; c'est cette lacune que nous avons voulu essayer de combler.

LOCO-REVUE sera pour tous une amie et une conseillère. Vous y trouverez une documentation et des renseignements utiles, des plans cotés, des idées et des moyens qui faciliteront vos constructions ferroviaires, les adres-

ses des firmes et maisons susceptibles de vous fournir tout ce qui est nécessaire à vos travaux.

Quoi de plus passionnant en effet que la création d'une locomotive, d'une automotrice. Qu'il sera charmant et que de plaisir il vous donnera ce modèle que vous

Cliché Marescot.

Une 0-4-0 des Mines de Lens

aurez fabriqué, aidé de nos conseils, en mettant à profit vos qualités et vos dispositions de constructeur.

Loco-Revue cherchera encore à vous plaire par ses formules simples et faciles à lire. Par la vulgarisation des termes techniques qu'elle mettra à la portée de tous. Elle comportera aussi une Tribune libre où elle vous sera reconnaissante d'exposer vos idées, vos suggestions et même vos critiques. Car *Loco-Revue* ne demande qu'à se perfectionner pour vous plaire toujours davantage.

Elle voit à peine le jour mais nous espérons qu'elle grandira et qu'elle sera toujours pour vous une amie impatiemment attendue.

Encouragez-la en vous groupant nombreux autour d'elle, et en échange elle cherchera à se rendre de plus en plus attrayante et intéressante. LOCO-REVUE.

Le plus ancien amateur connu :

Nous relevons dans *L'Histoire de la Locomotion Terrestre* qu'un magnifique modèle réduit de chemin de fer avec viaduc avait été établi dans le parc de Saint-Cloud pour le Prince Impérial en 1859. Qui dit mieux ? ? ?

Réseaux d'Amateurs

Le CHEMIN DE FER de la "MAGADORS"

par M. R. DEGORS

Mon réseau est installé au deuxième étage de ma propriété, qui se trouve dans la banlieue Lyonnaise : à la Chapelle de Beaunant.

Il occupe trois pièces; pour relier ces pièces entre elles, j'ai du faire percer de gros murs. Le jour où j'ai fait venir le maçon pour effectuer ce travail, mes amis m'ont considéré avec inquiétude; ils ont cru que je devenais fou ! je dois reconnaître que depuis, ils ont fait amende honorable et viennent volontiers passer quelques heures avec celui que l'on appelle assez souvent "Le Chef de Gare". Cette dénomination provoquant toujours les sourires que vous pensez.

Mon réseau comporte deux lignes se réunissant en une gare centrale :

a) Ligne de plaine avec grandes lignes droites sans rampes, propice aux grandes vitesses et aux convois lourds;

b) Ligne de montagne avec fortes rampes et courbes nombreuses. Au point culminant se trouve une gare.

Le matériel de traction est différent suivant les lignes :

a) Uniquement machines à vapeur;

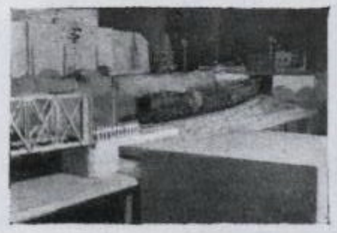
b) Uniquement machines électriques

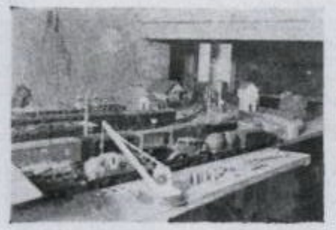
A noter qu'un ballast très fin recueilli après de nombreux efforts garnit entièrement les voies des deux circuits.

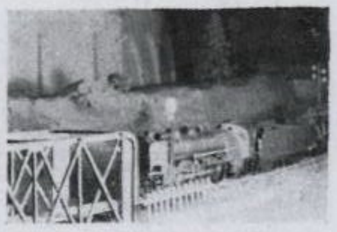
La gare centrale porte le nom de *Heville* et comporte neuf voies parallèles, trois quais de voyageurs avec abri, kiosques à journaux, voies de marchandises, telle est l'importance de la gare dont la longueur totale est de **six** mètres.

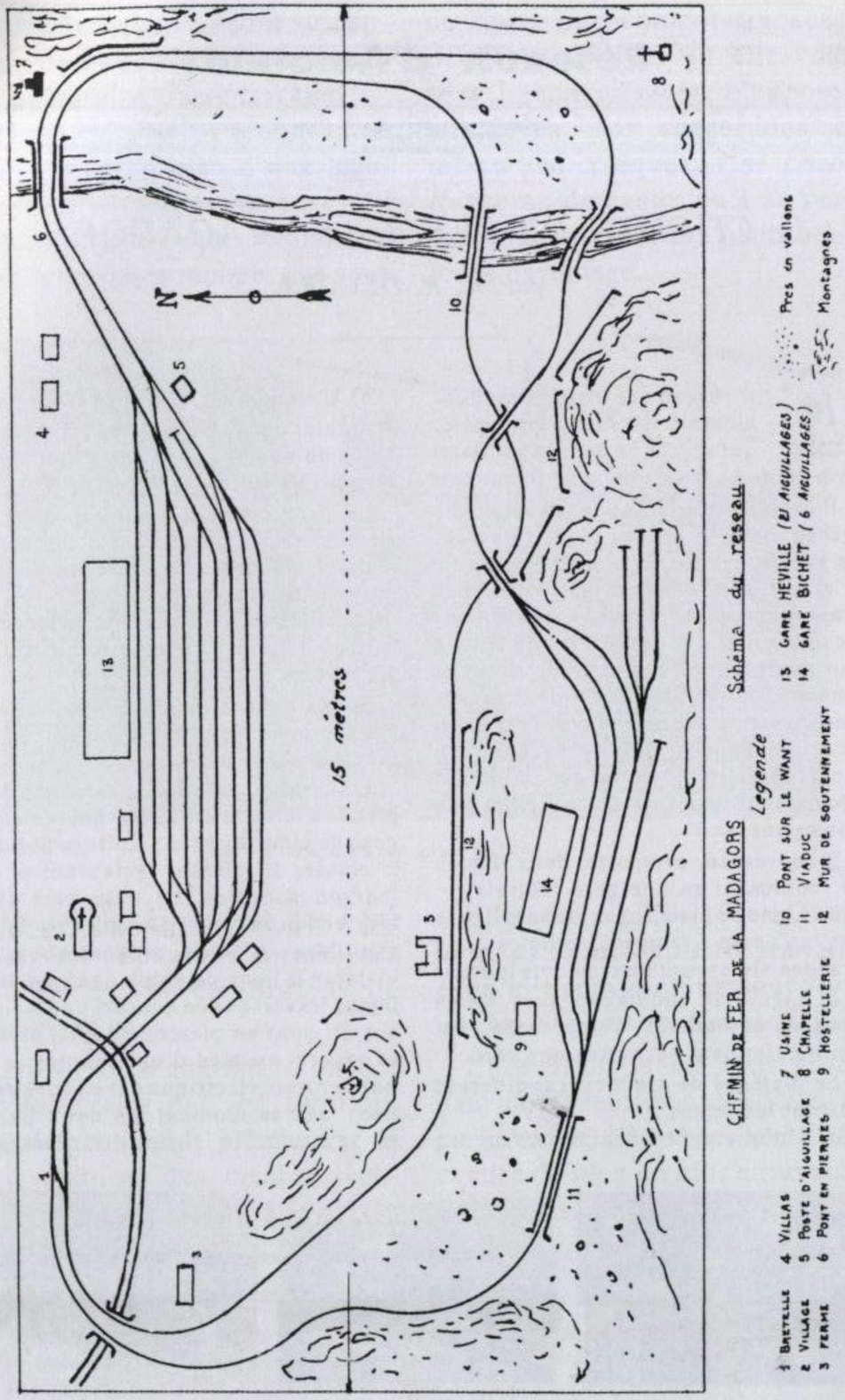
Sur la ligne de plaine, **cinq** locomotives sont en service : P.-L.-M. ETAT (Pacifics) 240, etc...

Transformons-nous en voyageurs et prenons le train P.-L.-M. qui se compose de cinq voitures : Voiture postale, 2e classe, 1re classe, restaurant et un fourgon à bogies. Le train part dans la direction du Nord; il franchit quelques aiguillages et longe pendant quelques instants la ligne de montagne; les deux lignes traversent de concert une rivière sur un pont en pierre de quatre arches et passent au pied d'une montagne où une centrale électrique est en construction; dès ce moment les deux lignes se séparent, la ligne de montagne







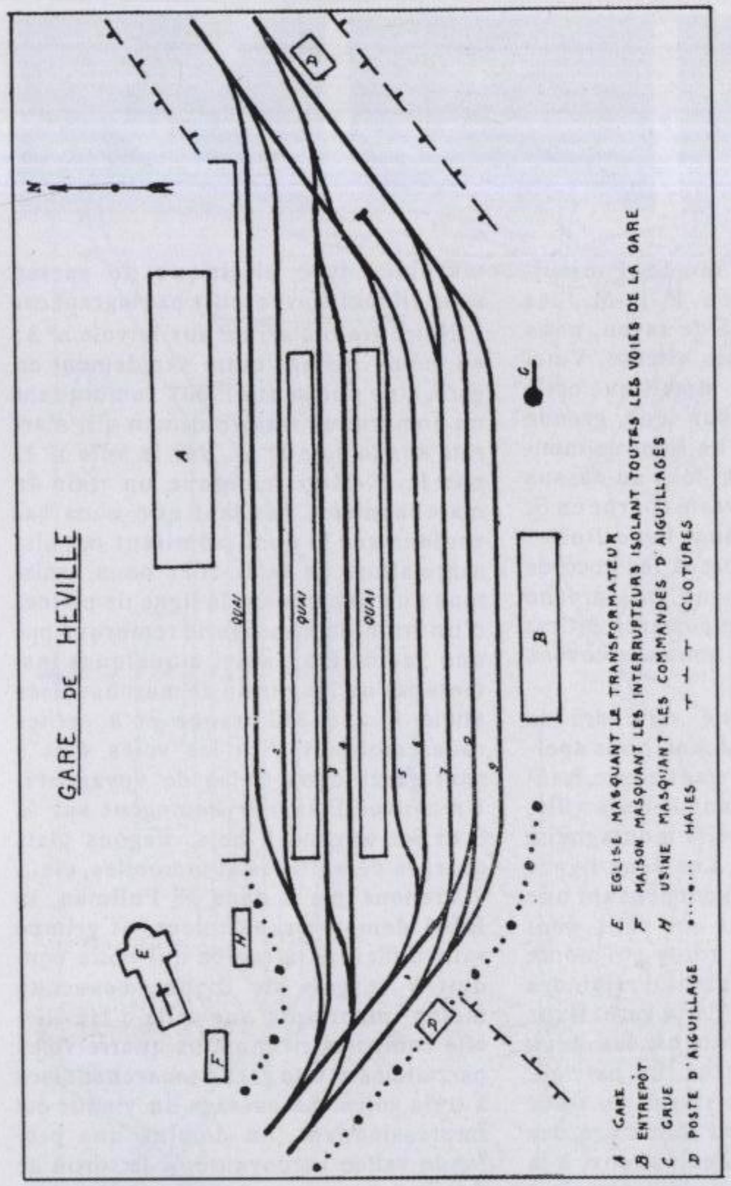


amorçant une longue rampe. Poursuivons notre voyage en P.-L.-M., les courbes sont à 2 m. 55 de rayon, nous les franchissons à toute vitesse. Voici encore un grand pont, métallique cette fois, nous passons sur une grande rivière, c'est le **Want**. La ligne de montagne passe par deux fois au-dessus de la nôtre, après une vaste courbe en S, nous abordons une grande ligne droite : C'est là que se disputent les records de vitesse. La montagne très proche est soutenue par d'importants murs; au loin sur la hauteur, nous apercevons la gare de **Bichet**.

Bientôt, nous allons rejoindre la ligne qui descend de Bichet, nous apercevons un important viaduc que franchissent les trains venant de cette ville, puis d'imposants massifs montagneux recouverts de sapins. Les deux lignes se rejoignent et se suivent pendant une certaine distance; sur un petit pont elles franchissent une route qui monte en pente douce et qui bientôt rejoindra le village situé au Sud de la gare. Dans le village, la route franchit les deux lignes de chemins de fer. La barrière est souvent fermée en raison du trafic intense et ce, au grand dommage des usagers de la route. Les piétons, à la suite des réclamations virulentes, ont obtenu l'établissement d'une passerelle en bois assez haute pour permettre aux machines type électrique de passer sans difficulté avec leurs pantographes.

Notre train s'arrête sur la voie n° 3; au même instant entre rapidement en gare, une puissante E-501 remorquant un somptueux train Pullman qui s'arrête sur la voie n° 2. Sur la voie n° 1, une P.-O.-Midi remorque un train de marchandises. Pendant que nous bavardons sur le quai, admirant la puissante allure de la E.-501; nous assistons aux départs sur la ligne de plaine, d'un train de messagerie remorqué par une Pacific-Etat, suivi à quelques instants par un long train de marchandises attelé à une 240 trapue et à petites roues motrices. Sur les voies 4 et 5 sont garés deux trains de voyageurs. Un convoi Etat très homogène sur la 6 et 9 : wagons à bois, wagons plats chargés de voitures automobiles, etc...

Prenons place dans le Pullman, la E-501 démarre rapidement, et grimpe sans difficulté la rampe qui nous conduit à la gare de Bichet, beaucoup moins importante que celle d'Héville, elle comporte néanmoins quatre voies parrallèles et une gare de marchandises à trois voies. Le passage du viaduc est impressionnant, on domine une profonde vallée verdoyante. A la sortie de celui-ci, le train ralentit considérablement car il y a de nombreuses courbes assez raides et un précipice; la pente



geur à séjourner dans ce pays enchanteur.

De nombreux signaux et sémaphores sont placés le long des voies, dans la gare de Heville, presque tous les aiguillages sont à commande électrique.

Le matériel roulant comprend une cinquantaine de wagons et une dizaine de machines.

. . . . . .

Je me suis efforcé de masquer par des maisons tous les appareils de commande du réseau; les maisons sont faites par moi-même en bois découpé ainsi que les sémaphores, les ponts et la passerelle.

Le travail de découpage est des plus amusants et permet avec un peu de patience de réaliser des maisons de styles les plus divers. Voici une excellente occupation pour les jours de mauvais temps.

de la montagne est abrupte et un déraillement aurait les plus facheuses conséquences, pour les voyageurs..... et pour le matériel.

Le parcours sur les deux circuits est plein d'agrément, le paysage est très riant, partout des prés biens verts, de coquettes maisons, des fermes, des villas, près de la gare, une hostellerie Savoyarde très avenante, incite le voya-

Je travaille depuis cinq ans à mon réseau et continuellement je l'améliore. Je recommande aux camarades débutants d'utiliser des courbes ayant le plus grand rayon possible, cela permet de faire circuler très facilement des machines à quatre essieux moteurs : 2 m. 25 de rayon, voilà ce qu'il faut au moins installer lorsque l'on a une place suffisante.

A travers les vrais Chemins de Fer

La LIGNE de SAINT-GEORGES-DU-COMMIERS A LA MURE (CORPS)

Les travaux d'infrastructure du chemin de fer à voie étroite (un mètre) de Saint-Georges-de-Commiers à la Mure (Isère), ont été commencés à la fin de l'année 1882 et l'ouverture à l'exploitation a eu lieu le 1er août 1888.

Cette ligne, embranchement de la voie de Grenoble à Gap, a pour but principal de desservir le bassin anthracifère de la Mure. Il rattache également au réseau P.-L.-M. les cantons agricoles de la Mure, Corps et Valbonnais. Il pénètre au cœur de l'une des régions les plus accidentées des Alpes Dauphinoises et se heurte à de telles difficultés de terrain que dès les premières études, malgré le caractère d'intérêt général bien marqué qu'il présente et l'importance, relativement considérable du trafic, on a renoncé à adopter la voie normale de 1 m. 45 de largeur.

C'est l'exemple le plus frappant de la flexibilité que peuvent atteindre les chemins de fer à voie étroite.

Ligne de la Mure. Passage de la Rivoire, à pic de 300 mètres sur le Drac

Tracé

Le tracé se détache de la gare de St-Georges-de-Commiers à l'altitude de 315 m. 14 au-dessus du niveau de la mer. Dirigé, tout d'abord, vers le

nord, il décrit, au sortir même de la gare, un premier lacet dont la boucle est formée par un tunnel en courbe de 100 mètres de rayon. Ainsi ramené dans la direction du sud, il s'engage dans la gorge du Drac, dont il remonte la rive droite sur 15 kilomètres de longueur, s'élevant progressivement jusqu'à 300 mètres au-dessus du fond de cette gorge, et accroché, sur certains points, au flanc d'escarpements calcaires de 3 à 400 mètres de hauteur.

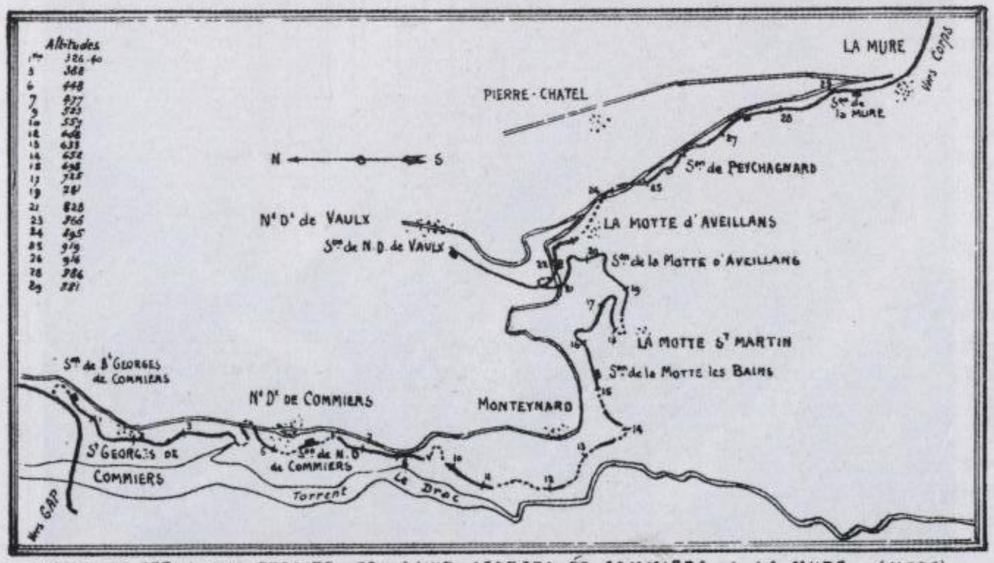
Entre les points : kilomètres 4,700 et 6,000, un double lacet dont chaque boucle a 100 mètres de rayon, se déroule dans un vallon secondaire et permet de s'élever presque sur place de 30 mètres de hauteur.

Au delà du kilomètre 15, le tracé quitte la gorge du Drac et pénètre dans le vallon de la Motte, centre du bassin anthracifère, où il s'élève, par une série de lacets de 100 mètres de rayon, tantôt en tunnels, tantôt sur viaducs, jusqu'au col de la Festinière, qu'il franchit à l'aide d'un tunnel en ligne droite de 1071 mètres de longueur.

A la sortie de ce souterrain, la ligne atteint son point culminant, à la cote 924 m. 53, soit à 609 m. 39 au dessus de son point de départ, après un parcours de 24 kilomètres environ. A vol d'oiseau, la distance entre St-Georges-de-Commiers et le point culminant du tracé n'est que de 12 kilomètres.

Du col de la Festinière, le tracé se dirige vers la Mure avec des courbes de 150 à 500 mètres de rayon et une pente maximum de 0 m. 016. Il atteint la gare de la Mure, au point kilométrique 30,341, à l'altitude de 881 m. 10.

Un embranchement de 2328 mètres de longueur se détache de la gare de la Motte d'Aveillans, au kilomètre 22,700 pour desservir la concession minière de Notre-Dame-de-Vaulx.



CHEMIN DE FER A VOIE ETROITE DE SAINT GEORGES DE COMMIERS A LA MURE (ISERE)

Pentes et rampes

De St-Georges-de-Commiers au col de la Festinière, le profil en long présente une rampe continue, coupée seulement par le palier des stations. La déclivité fixée en général à 0,0275 par mètre, s'abaisse à 0,025 et à 0,0225,

dans les plus longs tunnels en courbe.

La rampe maxima de 0,0275 règne sur 10 km.699, soit sur 47 % de la longueur de cette section. Sur plusieurs points elle est superposée aux courbes de 100 mètres de rayon.

De la sortie du tunnel de la Festinière à la Mure, la ligne est en pente et la déclivité ne dépasse pas 0 m. 016.

Ouvrages d'Art

Le caractère accidenté du terrain a exigé un très grand nombre d'ouvrages d'art courants. Quant aux ouvrages d'art exceptionnels, ils sont au nombre de neuf, tous en maçonnerie. Trois d'entre eux sont entièrement établis en courbe de 100 mètres de rayon et en rampe de 0,025 par mètre. Ce sont :

Le viaduc du ravin de la Vaulx;
Le viaduc du Loulla, traversée aval;
Le viaduc du Loulla, traversée amont.

Souterrains

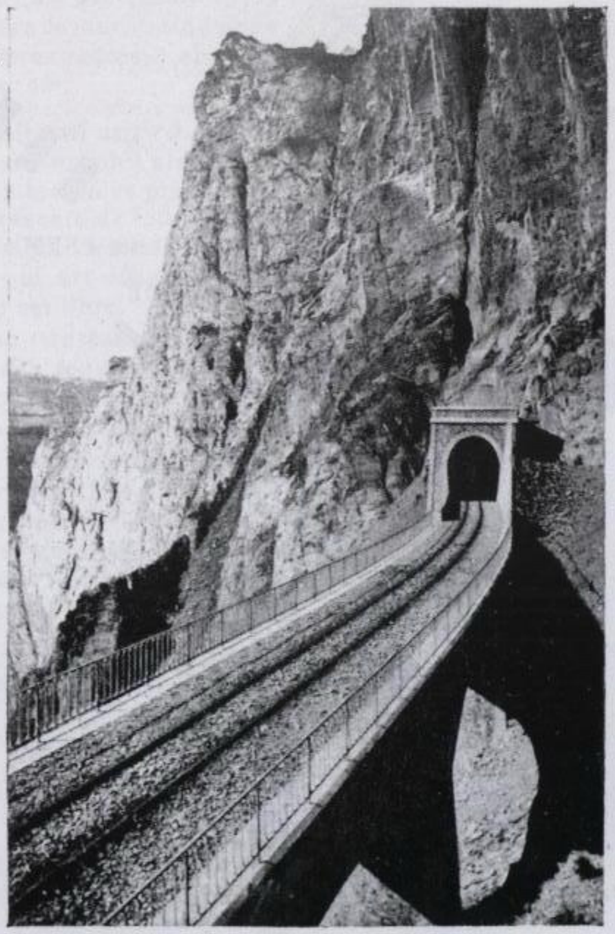
Les souterrains sont au nombre de 18. Leur longueur totale est de 4254 m.

Elle atteint ainsi le septième environ de la longueur de la ligne.

Quatre tunnels ont une longueur comprise entre 300 et 400 mètres.

Le plus long, celui du col de la Festinière, a 1071 mètres de longueur.

La plupart des tunnels sont en totalité ou en partie en courbe de 100 m. de rayon.



Ligne de la Mure. Tunnel de la Clapisse

Voie

La voie à l'origine était composée de rails d'acier à double champignon dissymétrique, d'un type spécial pesant 29 kgs. 585 le mètre courant.

La hauteur du rail était de 0 m. 12. La longueur normale des rails était de 11 mètres.

Les rails reposaient sur des coussinets en fonte de 10 kilos.

Des traverses en chêne mesuraient 2 mètres de longueur, 0 m. 20 de largeur et 0 m. 15 de hauteur.

La pose en voie courante était faite à joints alternés, le joint de l'une des files de rail correspondant au milieu du rail de l'autre file.

N. B. — La voie actuelle de cette ligne ainsi que l'étude du matériel roulant des différentes époques fera l'objet d'une prochaine description.

Cet article est tiré des *Nouvelles Annales de la Construction* sous la signature de M. Rivoire Vicat.

LA NOUVELLE SIGNALISATION FRANÇAISE

Nous aurons le plaisir de donner en plusieurs numéros, vu son importance, la nomenclature complète des nouveaux signaux français, avec leurs significations, leurs formes et leurs couleurs. Nous pensons être utile à nos lecteurs, en leur donnant ces nouvelles indications, étant donné les changements survenus ces derniers temps sur les différents modes de signalisation. Ci-dessous, veuillez donc trouver une première série parmi les plus importants de ces signaux.

Le disque rouge. — Ce signal commande l'arrêt. Le mécanicien doit donc au vu de ce signal se rendre immédiatement maître de sa vitesse pour pouvoir s'arrêter en cas d'obstacle, et de toute façon marquer l'arrêt au premier point protégé (signal carré, aiguille, etc.). Ce signal présente le jour une cocarde rouge cerclée de blanc, qui est effacée lorsque la voie est libre. De nuit la voie libre est indiquée par un feu vert. La voie est fermée lorque le signal présente un feu rouge et un feu jaune (fig. 1).

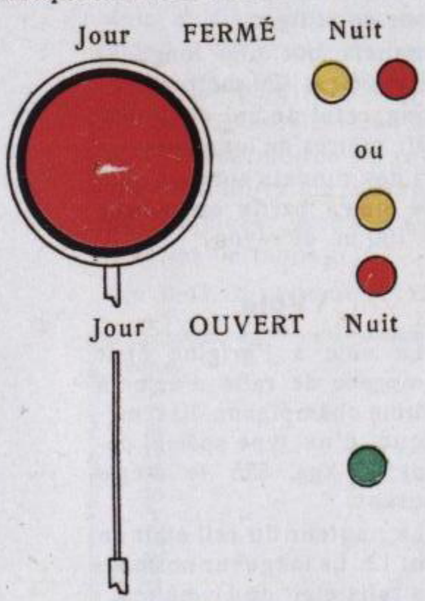


Fig. 1. - Disque rouge

Le signal d'avertissement. — Ce signal précède un signal d'arrêt et prescrit au mécanicien de prendre immédiatement ses dispositions pour pouvoir s'arrêter au prochain signal d'arrêt. Effacé le jour et montrant un feu vert la nuit, il indique la voie libre. Fermé il présente le jour une cocarde jaune en losange, la nuit, un feu jaune (fig. 2).

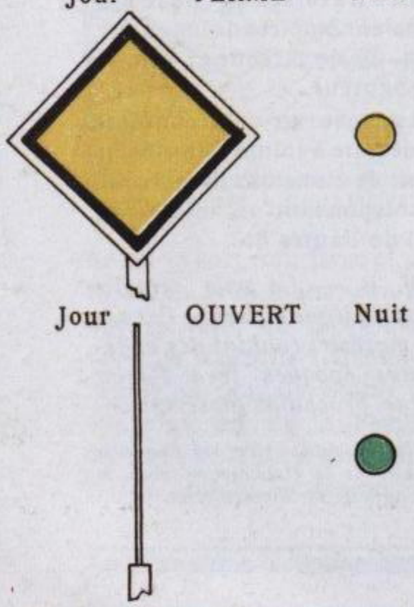


Fig. 2. — Signal d'avertissement

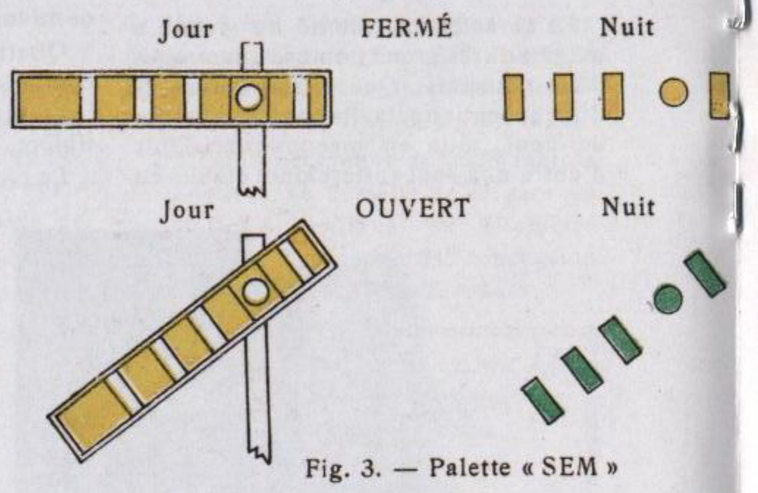


Fig. 3. — Palette « SEM »

Sur le réseau du Nord, ce signal est remplacé par la palette « SEM » qui annonce le sémaphore (fig. 3).

Les sémaphores. Ces sémaphores sont employés à maintenir entre les trains les intervalles nécessaires. Le sémaphore présente dans le jour un bras ajouré peint en rouge. Le bras rabattu sur le mat le jour, ou un feu vert la nuit indique que la voie est libre. Le bras étendu horizontalement ou un feu rouge la nuit indique l'arrêt. En Alsace-Lorraine, la voie libre de jour, est indiquée par le bras redressé obliquement à 45°.

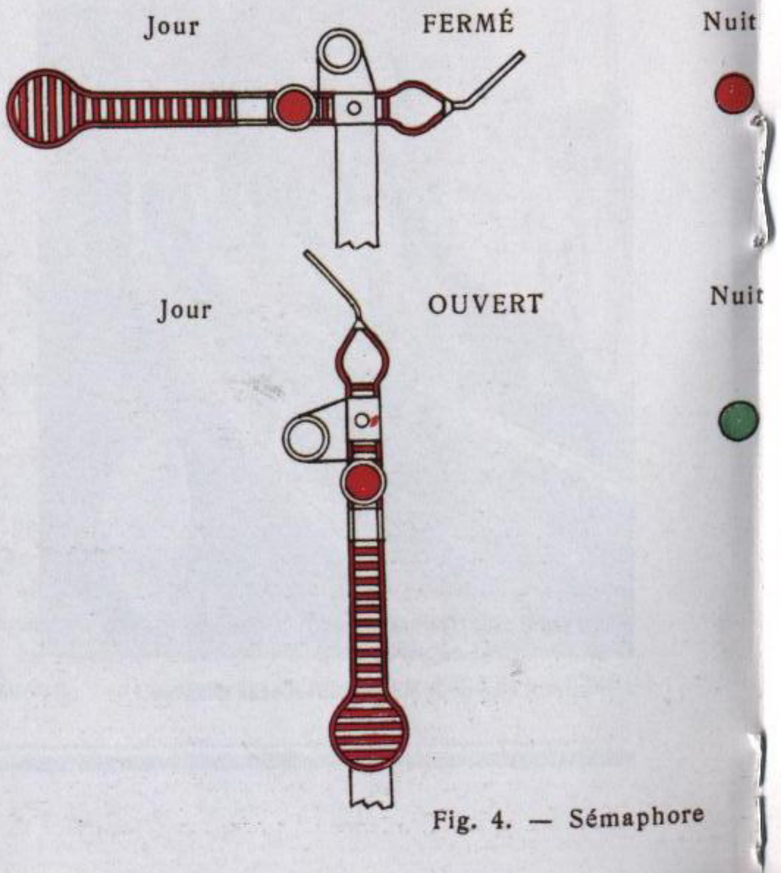


Fig. 4. — Sémaphore

Le signal carré. — Ce signal commande l'arrêt absolu. Sur les voies principales il se présente de jour sous la forme d'un damier rouge et blanc qui est effacé lorsque la voie est libre.

De nuit il présente, étant fermé, deux feux rouges verticaux ou horizontaux; ouvert il présente un feu vert (fig.5).

Sur les voies secondaires, ce signal est remplacé par un carré peint en violet. De nuit il présente, étant fermé, un feu violet; ouvert, il présente un feu blanc lunaire (fig. 6).

Signal de ralentissement. — Ce signal fermé commande au mécanicien de réduire sa vitesse à 30 km. à l'heure. De jour, fermé, il présente une face jaune ayant la forme d'un triangle avec pointe en haut barré verticalement d'un trait noir. De nuit, il présente deux feux jaunes horizontaux. Ouvert, il est effacé le jour, et présente un feu vert la nuit (fig. 7).

Signal de rappel de ralentissement. — Ce signal est en principe annoncé par un signal de ralentissement. Il prescrit au mécanicien de réduire immédiatement sa vitesse à 30 km. à l'heure afin de permettre la prise d'aiguilles en pointes. De jour, fermé, il présente une face jaune triangulaire, pointe en bas, barré transversalement en noir. De nuit, deux feux jaunes verticaux. Ouvert, il est effacé le jour, et présente un feu vert la nuit (fig. 8).

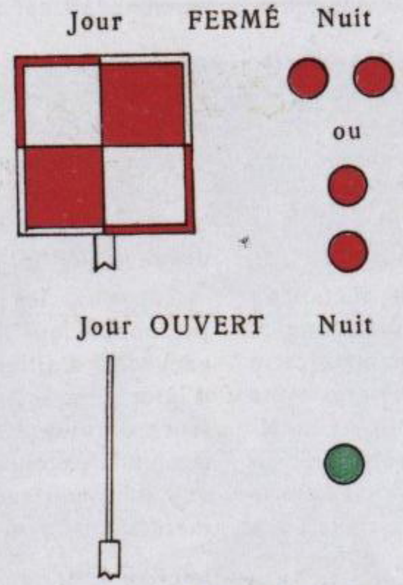


Fig. 5. Carré à damier rouge et blanc

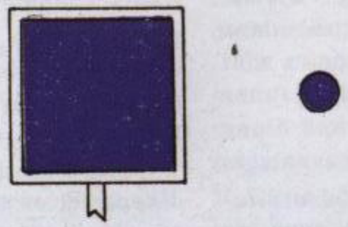


Fig . 6. — Carré violet

Fig. 7. — Signal de ralentissement

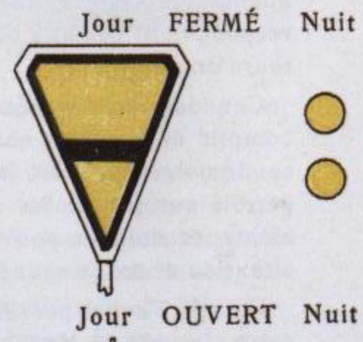


Fig. 8. — Signal de rappel de ralentissement

Encourageons les Jeunes !

SOUVENIRS D'UN ENTHOUSIASTE.....
ou les premiers pas d'un Amateur en herbe

par M. Robert MARESCOT

LES multiples facilités offertes aujourd'hui aux amateurs pour la construction des modèles font songer les " anciens " aux peines qui ne leur furent point ménagées lorsqu'ils débutèrent... à une époque pas si lointaine pourtant.

Il y a vingt ou trente ans, il était, au moins en France, parfaitement impossible de trouver dans le commerce le moindre élément sérieux pour faire une reproduction à petite échelle de matériel ferroviaire ; c'est seulement en Angleterre que l'on pouvait acquérir des pièces détachées utiles, mais à des conditions inabordables aux bourses moyennes et souvent même ces éléments — bien que de fabrication allemande pour la plupart — ne correspondaient pas aux besoins des amateurs du continent.

Ces dernières années ont vu s'accomplir un heureux changement dans ce domaine, et tous les espoirs sont permis sur les profits que les jeunes amateurs doivent pouvoir tirer d'une situation devenue tout à leur avantage.

Grâce à l'achat possible de fournitures vraiment sérieuses bien que de prix fort raisonnable, ainsi qu'à la facilité de documentation, d'échanges de vue et de conseils offerte en particulier aux adhérents d'une société telle que les " *Amis des Chemins de fer* ", les débutants peuvent arriver beaucoup plus rapidement qu'autrefois à établir des maquettes intéressantes, en évitant les errements, pertes de temps et difficultés de tous ordres qui assaillaient alors ceux qui devaient **tout** faire eux-mêmes.

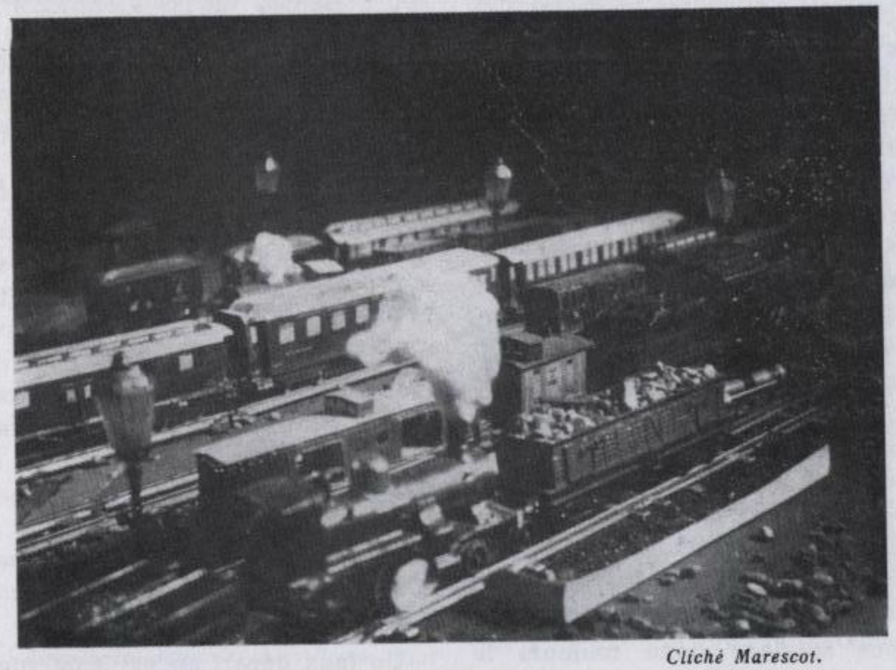
Puissent les quelques souvenirs personnels qui suivent — nous nous excusons d'ailleurs de leur manque d'intérêt pour la majorité des amateurs d'aujourd'hui habitués à contempler d'excellentes œuvres — donner quelque courage à nos débutants maintenant favorisés...

. . . . . .

Au début de l'année 1909, — nous allions alors sur nos treize ans — notre esprit, jusqu'alors uniquement tourné dans les heures de loisirs vers les jeux enfantins, parmi lesquels " les trains " tenaient certainement la place prépondérante, s'éveilla soudain à l'intérêt du " véritable " chemin de fer. Deux voyages successifs sur le P.-O., et une petite brochure intitulée " l'Orléans à toute vapeur " venaient d'apporter en nous une brusque lumière; c'étaient nos premiers " grands " voyages — nous n'étions guère habitués jusqu'à ce moment qu'à la gare Saint-Lazare et aux superbes trains à impériales de la banlieue Ouest ! — et quelle ne fût pas notre joie lorsque

nous apprîmes la décision de notre famille d'aller passer l'hiver dans les Pyrénées...

Les excellentes illustrations de " l'Orléans à toute vapeur " nous révélant déjà au départ le grand " caractère " véritable du matériel de chemin de fer, nous eûmes une immense satisfaction à contempler au long du voyage la splendeur de ces locomotives d'une si fière allure et les lignes harmonieuses du matériel qui nous étaient soudain révélées.



Cliché Marescot.

Désormais, foin de ces jouets ridicules qui prétendaient copier la réalité ! Ces simili-locomotives qui tout au plus avaient quatre roues...parce qu'il était impossible d'en mettre moins, ces wagons aux roues énormes, aux caisses informes et minuscules, tout cela était odieux. Ce que nous voyions était sobre et net, donnait une impression d'équilibre, jointe à une certaine beauté de lignes, et vite, il fallait que quelque chose d'analogue, de réel, roulât sur notre petit réseau...

La première idée vint, très naturelle : nous ferions cela avec du carton, seule matière que nous avions déjà, comme tous les enfants, plus ou moins travaillée. Nous prîmes en gare de Pau, tant bien que mal, à l'aide de pas pour la longueur et " à vue " par rapport à la taille d'un homme, pour la hauteur, les dimensions d'un fourgon du Midi et nous nous mîmes à la tâche un dimanche pluvieux.

Ce n'était pas, hélas! aussi aisé que nous le pensions et notre premier ouvrage, fait en carton très mince, ne tarda pas à se gondoler affreusement. Il fallut aborder de la feuille plus solide avec les ciseaux de couture maternels que nous devions rendre intacts ! — et la tâche était ardue.

Emballés, certes, nous l'étions, mais au retour du voyage il fallut déchanter et d'autres ennuis commencèrent....

Nous n'avions aucun moment libre pour examiner du matériel sur place et point de renseignements suffisants pour tenter de reproduire assez exactement les wagons que nous avions vu rouler. La " fantaisie " prit alors le dessus et nous en vinmes petit à petit à exécuter des modèles de notre propre idée, mais " proportionnés " comme le matériel des réseaux. Les idées fourmillaient d'ailleurs, car nous n'étions plus isolés et avions eu la chance de connaître au lycée de Versailles trois ou quatre camarades du même âge, également passionnés de chemin de fer — fait qui, croyons-nous, se produit assez rarement. Parmi eux, notre ami E.-A. Schefer, l'excellent artiste bien connu des chemins de fer, observateur fin et remarquablement doué, dessinait déjà très fidèlement le matériel ferroviaire français, alors que nous bredouillions encore quelque peu.

Nous n'osions point aborder à cette époque la construction des locomotives — bien que quelques timides essais eussent été faits, même pour des carcasses de machines entières, toujours en bristol ! — et d'ailleurs nous voulions avoir surtout un grand nombre de voitures et wagons.

Nous suivions donc toujours le même procédé, fort simple, et comme le montre la première figure, les fenêtres des voitures à voyageurs n'étaient pas découpées, mais seulement " réservées ", quelques traits de pinceau en gris et bleu prétendant figurer les reflets de glace... Quant à la peinture, nous la pratiquâmes bien longtemps à l'aide de couleurs d'aquarelle, et si, au début, des fonds vraiment unis étaient difficiles à obtenir, nous progressions assez vite et les filets et inscriptions faits avec soin donnaient à l'ensemble un aspect malgré tout satisfaisant.

La mise en état de rouler des premiers wagons construits ainsi, fut plutôt délicate et le souci d'un résultat immédiat nous avait conduit à " massacrer " un wagon jouet déjà ancien fabriqué en tôle très mince, en le coupant par le travers pour en extraire deux parties de châssis, formant supports de roues. Mais le dessin desdites pièces était loin de figurer la réalité et nous résolûmes de tenir les roues par des pièces faites également en carton, renforcées par de la baguette de bois clouée. Cet arrangement peu solide — on manie les choses brutalement à cet âge — ne vécut qu'un instant et nous arrivâmes rapidement à la solution qui s'imposait : essayer le travail du métal.

Démuni de temps libre, d'outillage, d'exemple et... de fonds, notre petite fabrication n'était point chose facile et les seules matières que nous parvenions alors à former plus ou moins à notre convenance furent, en dehors du bristol et du bâtonnet bois, une certaine tôle très mince (environ 0 m/m 2) dite "clinquant" aisément procurable chez le quincailler local, et du fil de fer galvanisé, mou, ô combien ! hélas, mais extrêmement utile en maintes circonstances.

Un faux départ au point de vue de la dimension des véhicules ne laissa pas de nous géner considérablement par la suite. En effet, laissé, d'un œil d'ailleurs plutôt hostile, à notre seule initiative et sans aucune aisance pour changer peu à peu ce qui était défectueux, nous perdions tout d'abord un temps précieux à essayer de concilier cette fameuse question de proportions avec les problèmes pratiques de fonctionnement sur notre petit réseau.

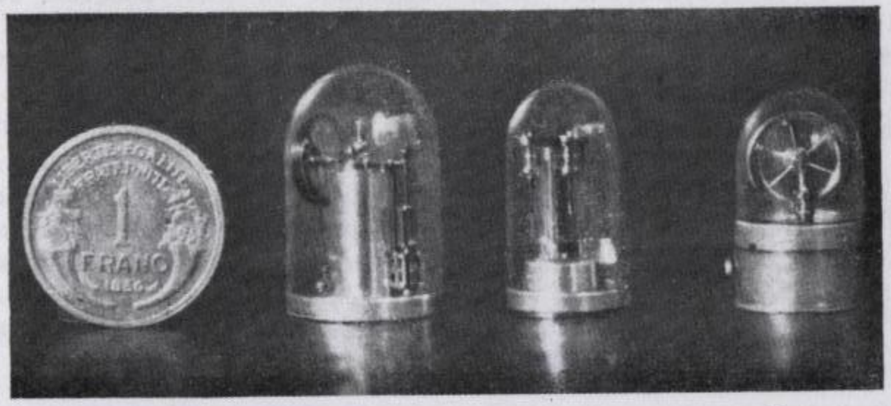
(A suivre).

Les plus petites Machines à vapeur, Les plus petites Locomotives du Monde

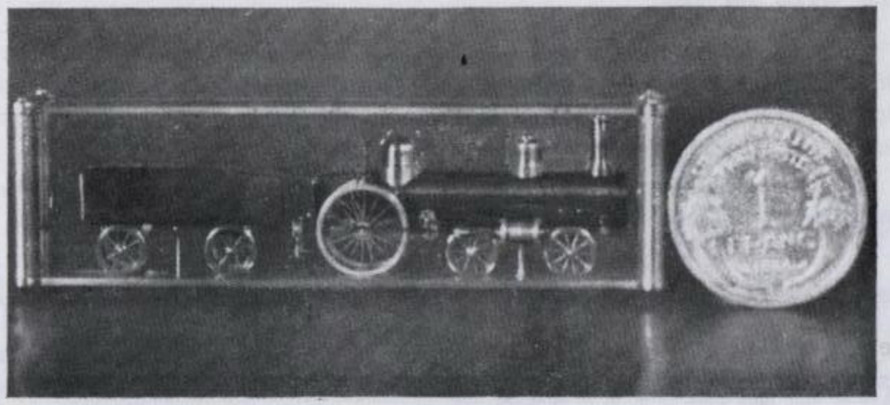
Nous avons eu le grand plaisir d'avoir la visite de M. Guyot qui a bien voulu nous présenter des modèles de locomotives et de machines à vapeur réalisés à une échelle microscopique... qu'il a fait fonctionner devant nos yeux émerveillés.

M. Guyot nous a autorisés à prendre des clichés et nous a donné pour les lecteurs de *Loco-Revue* les renseignements suivants :

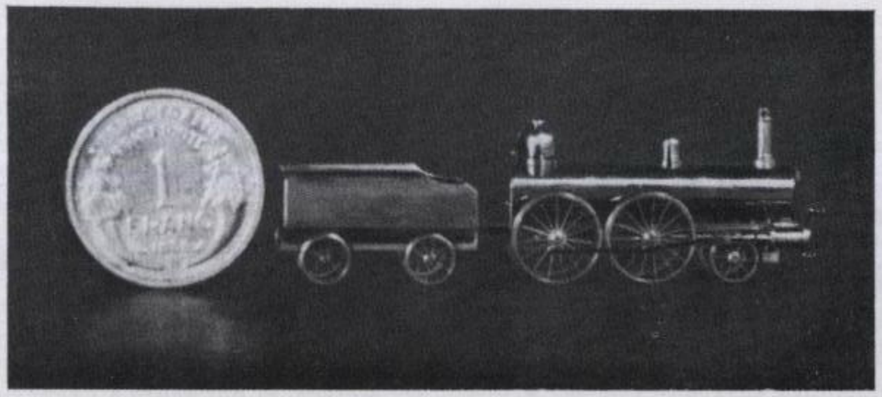
Ces modèles réduits au 1 200e ont été construits par son grand-père, M. Metger, et ont figuré à l'exposition de 1889. Ces pièces représentent une somme de travail et de patience inouïe surtout lorsque le lecteur saura que la plus grande des machines pèse... deux grammes. Les tiges du tiroir ne



Reproduction interdite. A B C



Reproduction interdite. D



E

Reproduction interdite.

sont perceptibles à l'œil nu qu'avec la plus grande attention.

a) Groupe Marin compound à double effet entrainant une hélice. Alésage cylindre B P 2 m/m, cylindre H P 1,5 m/m, construite en 1875, fonctionne par dépression.

b) Reproduction d'une machine Harmann La Chapelle, comporte excentric, pompe, régulateur, soupape de sureté, fonctionne par dépression. Poids : 1 gramme. Hauteur : 14 m/m. Volant : 10 m/m. Course : 3 m/m. Construite en 1869.

c) Machine à cylindre oscillant construite par M. Metzger à l'âge de 18 ans en 1859, fonctionne par dépression.

d) Locomotive type Crampton, marche avant et arrière, changement de marche par coulisse, cylindres fixes, construite en 1883. Longueur de la machine 38 m/m, avec tender : 70 m/m. Roues motrices : 10 m/m. Roues porteuses : 5 m/m. Longueur cylindre : 4 m/m. Alésage : 2 m/m. Poids : 2 grammes. Construite en or et platine.

e) Locomotive type 120 construite en 1881, avec 2 cylindres fixes et excentrics, marche avant seulement, sifflet, soupape de sureté à ressort, fonctionne par dépression et roule sur une glace.

LOCO-REVUE.

Pris sur le vif.

Marius, homme d'équipe à la gare P.-L.-M., se précipite à l'arrivée du train de Marseille chaque matin. Il court en queue du convoi et ouvrant le robinet de la conduite à air comprimé se met en demeure d'aspirer avec force et délices l'air qui s'en dégage.

Ses camarades fort intrigués de ce geste, chaque jour renouvelé, lui en demandent la signification. Et Marius de répondre :

— Eh bé ! je respire l'air du pays, peuchère.

N. D. L. R. — *Nous avons le plaisir d'annoncer à nos lecteurs que nous publierons dans le prochain numéro de* LOCO-REVUE *un plan de locomotive à l'échelle de 1/43e.*

Trucs et Moyens

N. D. L. R. — Nous publierons avec plaisir dans ce chapitre toutes les idées que voudront bien nous fournir nos amis lecteurs.

Pour retarder la prise du plâtre.

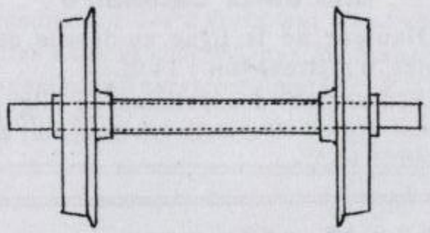
Lorsque vous utilisez du plâtre à modeler pour vos décors et que vous trouvez que ce dernier prend trop rapidement, mélangez avec votre eau du vinaigre. La prise du plâtre en sera d'autant retardée que vous aurez mis plus de vinaigre. Le plâtre mélangé au vinaigre seul demande environ 6 heures pour prendre.

Des arches pour vos ponts.

Achetez des cintres à vêtements bon marché, enlevez le crochet central et, entretoisés deux par deux, vous aurez des arches parfaites.

Pour fabriquer vos essieux vous-même.

Achetez chez votre quincailler des tringles à rideaux d'un diamètre de 3 m/m

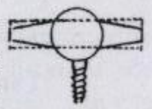


avec la coulisse permettant d'allonger la tringle, afin que celle-ci s'adapte à n'importe quelle fenêtre.

Coupez vos tringles pleines en longueur de 40 à 45 m/m puis la coulisse en longueur de 23 à 27 m/m suivant l'épaisseur de vos roues et l'écartement désiré. Faites votre montage suivant le schéma ci-dessus et vous aurez de très bons essieux à bon marché.

Aspirateur type " Chanard ".

Achetez de petites bélières dont vous ferez sauter l'anneau, passez en lieu et place un bout de tige en métal et vous obtiendrez l'effet voulu.



De la façon de poser les décalcomanies.

Étendre une légère couche de vernis " colle d'or ", le laisser sécher jusqu'à ce qu'il devienne très poisseux. Appliquer la décalque fortement en frottant en tous sens.

Humecter petit à petit en tamponnant, la laisser bien s'imprégner pendant quelques minutes, puis retirer le papier en le soulevant par un des coins.

Laver avec de l'eau et tamponner la décalque avec une peau de chamois lavée et tordue.

Frotter ensuite avec un tampon d'ouate trempé dans un mélange, moitié essence térébenthine et huile de lin, afin d'enlever le vernis en excès.

Laver enfin à grande eau et sécher à la peau de chamois.

RETENEZ dès à présent

votre prochain Numéro

de

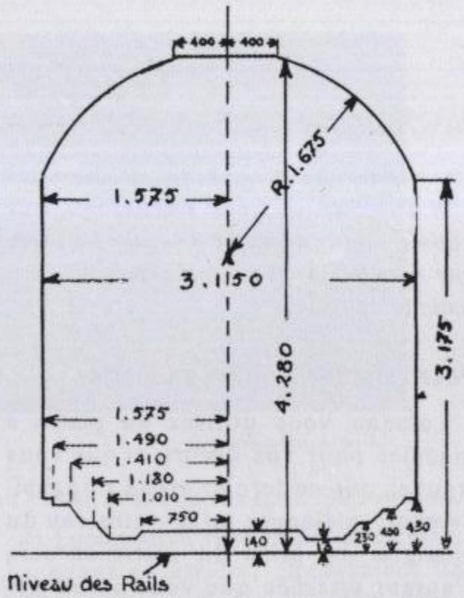
LOCO-REVUE

Le Gabarit du Chargement

(Écartement 0 = 32 m/m)

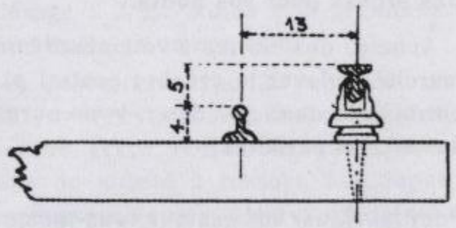
A l'échelle du 1/43e,
aucun véhicule ne doit dépasser
les cotes suivantes :

Hauteur : 98 m/m.
Largeur : 72 m/m 5.



Le Troisième Rail ou Rail Conducteur

A part le rail central qui est la forme la plus courante de pose du 3e rail dans le monde des réseaux miniature, certains amateurs ont, avec raison, adopté le rail latéral ou même la caténaire. Nous avons jugé utile de donner ci-dessous quelques cotes de réalisation à l'échelle du 1/43e de ces différents types :



Cas du Rail Conducteur

Hauteur du Rail conducteur au-dessus du rail de roulement : 4 m/m.

Distance de l'axe du rail conducteur à l'axe du rail de roulement : 13 m/m.

Dans les lignes à double voie, les deux rails de prise de courant se placent dans l'entrevoie.

Cas de la Caténaire

Hauteur de la ligne au-dessus des voies, 6 mètres, soit : 14 m/m.

Espacement des poteaux en alignement droit : 60 mètres environ, soit au 1/43e : 14 m/m.

VOTRE OPINION A DE LA VALEUR.

Afin de rendre cette petite revue la plus attrayante possible, nous serions très reconnaissants à tous de bien vouloir nous faire connaître votre opinion, votre critique et ce que vous voudriez trouver dans ces pages.

Vos idées seront les bienvenues et nous serons heureux de publier toute idée sous le nom de son signataire.

A tous merci d'avance.

La Tribune Libre

CHER EDITEUR,

JE vous félicite de créer une revue à l'usage de ceux qui s'intéressent aux petits chemins de fer. Abonné depuis 1909 jusqu'en 1914 au magazine anglais *Models Rlys et Locos,* et depuis 1928 au magazine *Model Railway News*, puis-je me permettre de vous donner un avis de vieux fabricant de petits modèles : donnez des articles, émanant de vous ou de vos lecteurs, et qui feront connaître des tours de mains, des procédés permettant à peu de frais et en utilisant certaines pièces détachées du commerce, de fabriquer toute sorte de matériel : locos, wagons, tunnels, aiguillages; le tout accompagné de croquis cotés qui sont la chose qui nous manque le plus.

Donnez-nous la manière de manier le fer à souder, la lime et le marteau, lesquels sont tant d'heureux dérivatifs à la vie quotidienne. D. B.

* * *

Nous espérons, cher Monsieur, que le contenu du premier numéro de *Loco-Revue* entre à peu près dans le cadre que vous désirez. Nous serons toujours heureux de recevoir de nos lecteur des avis et suggestions qui rendront notre revue de plus en plus intéressante.

L'EDITEUR.

Association Française des Amis des Chemins de Fer

Programme officiel des réunions de l'A. F. A. C. en Mars-Avril 1937 :

Conférence, Salle Hoche, à 21 heures :

Le vendredi 9 avril : *" La stabilité des véhicules sur les voies ferrées et la détermination des efforts qui s'exercent entre rails et roues "*, par M. Mauzin, Ingénieur au service du matériel P.-O.-Midi.

Réunions amicales au Siège, gare de l'Est :

Tous les jeudis soirs non fériés à 21 heures;

Les samedis à 14 heures, 27 mars, 10 et 24 avril;

Les jeudis à 14 heures, 18 mars et 29 avril.

The Model Railway Club

Exposition annuelle au Central Hall, Westminster, LONDRES du 30 Mars au 3 Avril inclus

Expositions de modèles construits par les Membres du M. R. C. : Locomotives, voitures, wagons, signaux, voie, etc., etc...

Echelle

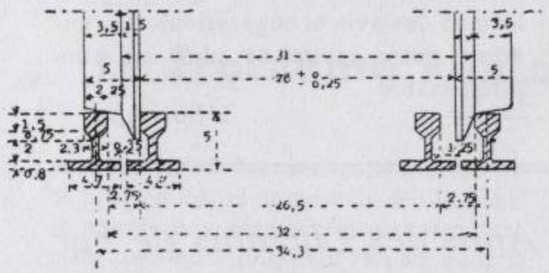
Dimensions à retenir :

Ci-dessous nos lecteurs trouveront quelques chiffres relatifs aux écartements 00, 0 et I.

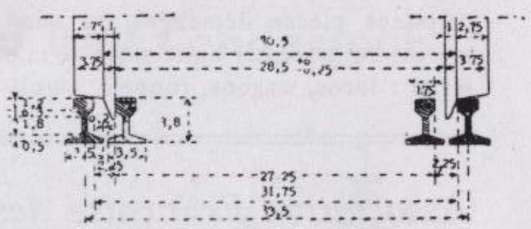
ECARTEMENTS :	00	0	I
Echelle	1/77	1/43	1/30
Ecartement entre rails	16	32	45
Hauteur du tamponnement au-dessus du rail	14,5	24,5	35
Entraxe des tampons	23	40	58
Entrevoie	32	55	84
Rayon minimum des courbes	450	600	1050

Dimensions normalisées pour l'écartement 0. Rails, contre-rails, roues et essieux:

A. — *Modèles commerciaux sur rails Vignole creux*



B. — *Modèles supérieurs sur rails Vignole plein, à l'échelle de réduction*



Petites Annonces

La ligne de 30 lettres ou signes : 2 francs.

Le libellé de nos petites annonces doit nous parvenir au minimum trois semaines avant la parution de la revue.

Tout abonné d'un an bénéficie d'une insertion gratuite de **trois** *lignes dans nos Petites Annonces.*

Achat

A. I. — **Serais acheteur d'une PACIFIC-ETAT** d'occasion, marque R. M., bon état. Faire offre à M. Michel, au journal qui transmettra.

Vente

V/1. — **Locomotive Bing 0-2-0** avec tender 20 volts, état neuf : **50** fr. Ecrire O. E. au journal.

V/2. — **Occasion LOCO VAPEUR**, haute pression, écart. II. Type L.N.W.R. "EXPERIMENT". Chauffage par brûleur sous pression. Longr avec tender 0,80; poids 8 kilos. Parfait état. **1.600** fr. demandés. A/MARC, 5, quai des Tanneurs, Nantes.

Le Gérant-Imprimeur : M. LAUER.

Versailles. — Imprimerie "LA FOURMI", 66, Rue Albert-Sarraut — Tél. 19-20

LES MODÈLES "RAILWAY"

POUR AMATEURS ET COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

116, Rue La Boëtie, PARIS — Tél. Elysées 60-45

COMMUNICATION A MM. LES AMATEURS

Nouvel appareil électro-magnétique breveté pour la commande des aiguillages à distance sous tension de 20 volts, alternatif ou continu. — Construction parfaite à tous points de vue et inexistante à ce jour pour ses dimensions et ses caractéristiques. — Verrouille correctement les positions des aiguilles en accord avec le contact de commande (impossibilité d'erreur contrairement à tout ce qui s'est construit jusqu'à ce jour dans le jouet). — Encombrement de l'appareil : 40 mm. sur 75 mm., hauteur 28 mm., course de l'aiguille 6 mm variable à la demande, construction en acier et aluminium inoxydables, solidité à toute épreuve. — Cet appareil est à même de pouvoir fonctionner à l'intérieur comme à l'extérieur. — Nous le recommandons particulièrement à nos clients. — Prix de vente au détail : 90 fr.; par 5 remise de 5 %. Remise pour revendeurs, PRIX SPÉCIAUX.

Magasin de vente : MODÈLES "RAILWAY", 116, rue La Boëtie, PARIS

TRAINS HORNBY

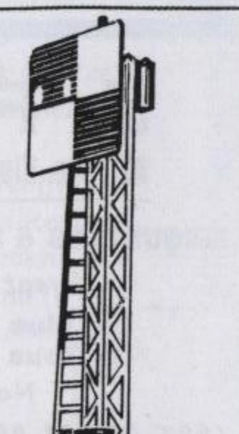
Les seuls Chemins de Fer en miniature

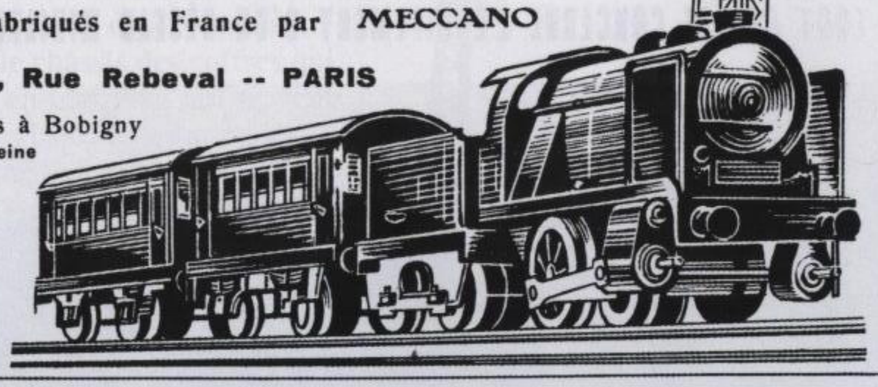
GARANTIS

ROBUSTES

RAPIDES

PUISSANTS





Fabriqués en France par MECCANO

80, Rue Rebeval -- PARIS

Usines à Bobigny
Seine

ROBERT GAUME

Modèles et Maquettes en réduction

Construction de tous types de Matériel Ferroviaire

Ecartements 00, 0, I

Choix unique de Pièces détachées à l'échelle

PARIS-11e — 25, Rue St-Sébastien

LA MAISON DES TRAINS

Métro Caumartin — **F. & C. VIALARD** — **Tél. Trinité 13-42**

24, Passage du Havre, PARIS (à l'entresol, pas en boutique)

La plus importante Maison française spécialisée dans la vente des trains..., permettra aux lecteurs de "Loco-Revue" de réaliser les maquettes et plans qui paraîtront dans cette publication grâce à son choix unique de pieces detachées de toutes sortes.

Actuellement, hors cours :

Pacific Etat 231, Midi 2-D-2, Pacific Nord, Pacific P.-L.-M., Boer

Aiguillages à cœur mobile sans contrerail pour tout matériel

Abonnement à Loco-Revue, 30 fr. par an, vente des exemplaires au numéro tous les mois

J. FOURNEREAU

60, Rue Alphonse-Pallu, LE VÉSINET (S.-&-O) - Téléph. 619

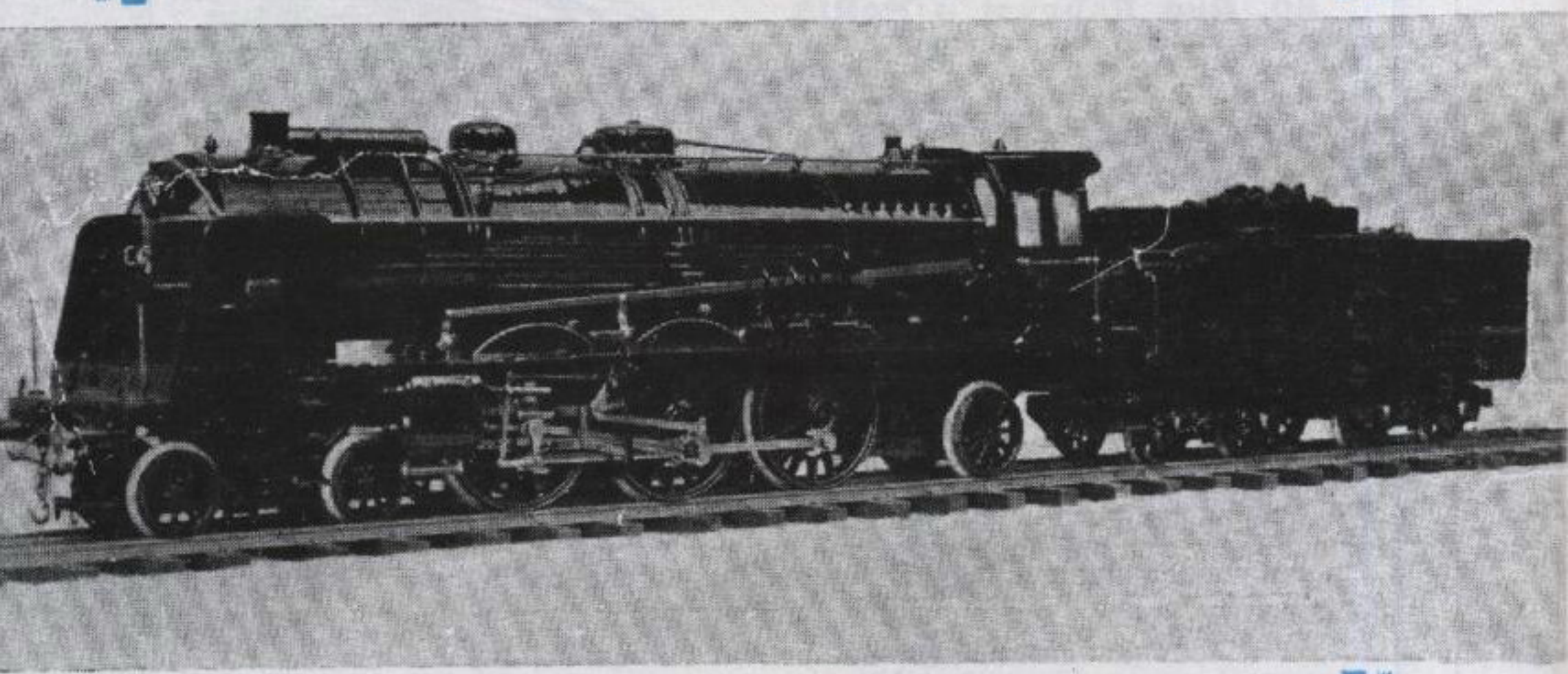
MAQUETTES & MODÈLES FERROVIAIRES A TOUTES ÉCHELLES

Agent des Principales Marques Anglaises

Le plus grand choix de pièces détachées en tous écartements : HO, OO, O, I, II, III

Nouveaux plans inédits au 1/43e

TOUT CE QUI CONCERNE L'ÉQUIPEMENT D'UN RÉSEAU MINIATURE



Modèle réduit au 1/43e d'une locomotive Pacific Etat

Modèle courant, moteur 20 volts, continu ou alternatif. . . . **750 fr.**
Modèle super-détails (selon gravure ci-dessus). . . . . . **1000 fr.**

PRIX COURANT SUR DEMANDE

TOUS TRAVAUX SPÉCIAUX SUR COMMANDE